



Tour de Banat



Partner	Country	Programme Co-financing	IPAI Co-Financing (percent)	Percentage Of Total IPAI	Contribution	Private Contribution	Total Public Contribution	Total Eligible
		IPAI			Public Contribution			
1 - Opština Nova Crnja	SERBIA	€ 240.443,49	85,00 %	52,78 %	€ 42.431,21	€ 0,00	€ 42.431,21	€ 282.874,70
2 - Oraşul Jimbolia	ROMÂNIA	€ 149.316,95	85,00 %	32,77 %	€ 26.350,06	€ 0,00	€ 26.350,06	€ 175.667,01
3 - Regionalni centar za društveno-ekonomski razvoj – Banat doo	SERBIA	€ 65.782,60	85,00 %	14,44 %	€ 0,00	€ 11.608,70	€ 11.608,70	€ 77.391,30

În atenția șoferilor!





ȘOFERI ȘI BICICLIȘTI COLEGI ÎN TRAFIC!



Mersul pe bicicletă nu este ca și condusul mașinii: în timp ce conducem un autovehicul trebuie să ținem cont și de ceilalți participanți la trafic. Persoana pe bicicletă trebuie, în plus, să-și mențină echilibrul și în același timp să fie atentă și la autovehicule și la alți factori externi

precum: gropile și spărturile din asfalt, nisip, gurile de canalizare, cioburi... Trebuie să fim conștienți că toate acestea pot deveni la un moment dat un lucru foarte complicat și că pot depăși capacitățile biciclistului.

Ori de câte ori ne aflăm în apropierea unei persoane care se deplasează pe două roți trebuie să avem în vedere posibilitatea că acesta poate să vireze brusc sau chiar să cadă. Poate că în fața lui este o groapă pe care noi nu o vedem și pe care biciclistul încearcă să o evite, uitând de noi sau nefiind conștient de prezența noastră. Sau poate că pantalonul i s-a agățat în lanț în clipa în care îl depășim. Sau poate că este lipsit de experiență și poate că prezența unui autovehicul îl stresează - și că se poate să cadă în timp ce încearcă să se asigure. Sau se poate întâmpla să i se desprindă geanta sau să-i pice căciula de pe cap... iar el, luat prin surprindere, să-și piardă echilibrul. Sau poate se va dezechilibra din cauza unui câine care iese dintr-o curte.

Ca urmare a celor amintite, la depășire trebuie întotdeauna să lăsați suficient spațiu





Între autovehiculul dumneavoastră și biciclist. Nu vă "lipiți" de el – pentru că asta îl va stresa, dacă nu mai mult, și-l poate determina să facă vreo greșeală.

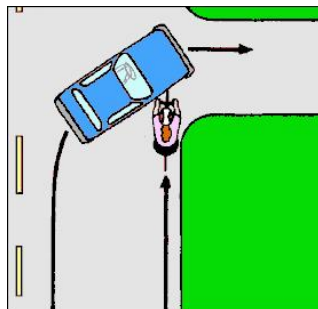
Biciclistul nu are armură metalică, centură sau airbag, care să-l protejeze la impact: singura lui protecție este atenția noastră! Ca urmare, întotdeauna trebuie să-i lăsam suficient spațiu pentru a greși.

A conduce un automobil și a conduce o bicicletă nu este același lucru, și în virtutea acestui fapt vă rugăm să aveți înțelegere pentru bicicliști – asta poate salva viața cuiva!

Situații periculoase cu cea mai mare frecvență

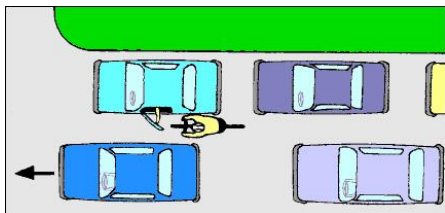
Urmează exemple cu cele mai frecvente greșeli ale șoferilor și ale bicicliștilor. Cu puțină atenție și cu minimă răbdare le putem evita pe toate.

1. Din păcate, statisticile arată că aceste situații sunt atât de frecvente, încât este aproape cert că nu vă vor ocoli. Se întâmplă când nu este apreciată corect viteza biciclistului: îl depășim, credem că l-am lăsat în urmă și imediat virăm pe o stradă la dreapta. Însă, dacă i-am apreciat greșit viteza de deplasare, îl obligăm să frâneze brusc sau îl acroșăm cu mașina din lateral. Soluția e simplă: când suntem aproape de strada pe care vrem să virăm și avem un biciclist în față, încetăm și-l lăsam pe el să treacă primul prin intersecție. Este vorba de câteva secunde care nu înseamnă nimic pentru noi, dar care pot preveni ca ziua să se transforme într-o poveste urâtă.

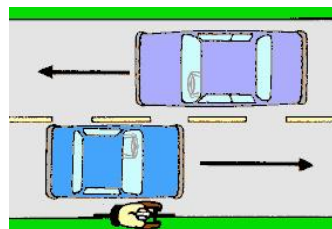




2. A doua situație tipică: deschiderea ușii mașinii în fața biciclistului care nu bănuiește nimic. Deseori (mai ales la semafoare) bicicliștii depășesc mașinile pe partea dreaptă, unde nu ne așteptăm să apară. De aceea, de fiecare dată când intenționăm să deschidem ușa, trebuie să ne uităm cu atenție în ambele oglinzi retrovizoare, să nu fim atenți doar la colegii pe patru roți, ci să avem în vedere că în trafic există și bicicliști. Trebuie să avertizăm și pasagerii, în cazul în care aceștia vor să iasă din mașină.



3. Niciodată nu trebuie să ne strecurăm între un biciclist și un vehicul care vine din sensul opus: dacă nu reușim să depășim biciclistul la timp, încetăm și așteptăm să treacă vehiculul din sensul opus. Este vorba de câteva secunde pentru noi, dar care pentru biciclist înseamnă siguranță.



4. Atunci când carosabilul este ud, marcasele (liniile) albe devin alunecoase și periculoase pentru bicicliști.

5. Marginea dreaptă a numeroaselor drumuri și străzi este în stare proastă și ca urmare, bicicliștii sunt obligați să circule mai înspre mijlocul drumului: să privim cu alți ochi și să ne punem în locul lor.



6. Acolo unde pe carosabil există o pistă pentru biciclete delimitată fizic, fiți prudenți: dacă doriți să virați la dreapta la următoarea intersecție, veți tăia pista! Scăparea din vedere a acestui amănunt simplu este motivul unor numeroase accidente.





În atenția bicicliștilor!

Pentru o mai mare siguranță în trafic, bicicliștii, deși nu sunt obligați să dețină permis de conducere, trebuie să cunoască unele reguli elementare de care să țină cont atunci când se deplasează cu bicicleta pe drumurile publice.

1. Bicicleta trebuie să fie echipată cu un dispozitiv de frânare eficace, cu un sistem de avertizare sonor și cu mijloace de iluminare și dispozitive reflectorizant-fluorescente, respectiv cu lumină de culoare albă sau galbenă în față, iar în spate cu lumină de culoare roșie sau un dispozitiv fluorescent-reflectorizant de aceeași culoare.

2. Se interzice conducătorilor de biciclete să învețe să conducă biciclete pe drumurile intens circulate, să circule pe trotuare, cu excepția cazului când pe acestea sunt amenajate piste speciale destinate lor să circule în paralel, cu excepție situațiilor când participă la competiții sportive organizate.

3. Bicicliștii nu au voie să circule fără a ține cel puțin o mână pe ghidon și ambele picioare pe pedale, să se țină de un vehicul aflat în mers ori să fie remorcat de un alt vehicul sau împins ori tras de o persoană aflată într-un vehicul și să circule în timp ce se află sub influența alcoolului, a produselor ori a substanțelor stupefiante sau a medicamentelor cu efecte similare acestora.

4. Este interzis ca cicliștii să transporte o altă persoană, cu excepția copilului până la 7 ani, numai dacă vehiculul are montat în față un suport special, precum și a situației când vehiculul este construit și /sau echipat special pentru transportul altor persoane, să traverseze drumurile publice, pe trecerile destinate pietonilor, în timp ce se deplasează pe bicicletă și să conducă vehiculul fără a menține contactul roților cu solul.

5. De asemenea, se interzice conducătorilor de biciclete să circule pe aleile din parcuri sau grădini publice, cu excepția cazurilor când nu stânenesc circulația pietonilor și să circule fără a purta îmbrăcăminte cu elemente fluorescent-reflectorizante, de la





lăsarea serii până în zorii zilei sau atunci când vizibilitatea este redusă.



SEMNALIZAREA – atunci când ne deplasăm pe bicicletă

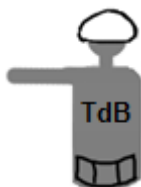
Aceste semne sunt împărțite în două mari categorii. Prima cuprinde modul de semnalizare care trebuie utilizat de un ciclist în trafic, iar a doua modul în care semnalizăm atunci când mergem la trenă, semne ce sunt utilizate și în timpul curselor de către profesioniști.



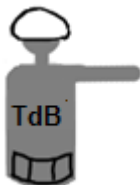
SEMNALIZAREA ÎN TRAFIC



Schimbare direcție în partea stângă:



Schimbare direcție în partea dreaptă:



Aceste două semnale sunt elementare și sunt cunoscute de toți participanții la trafic.



SEMNALIZAREA ÎN CADRUL DEPLASARILOR UNUI GRUP DE BICICLIȘTI



Este extrem de important să știm cum semnalizăm intenția de oprire. La viteze mari nesemnalizarea intenției de oprire poate duce la o busculadă care poate fi extrem de periculoasă, mai ales dacă vă aflați pe o șosea intens circulată.

Semnalizarea opriri pe partea stânga

Palma trebuie orientată în spate, iar mâna trebuie să fie depărtată de corp și cât mai în spate.





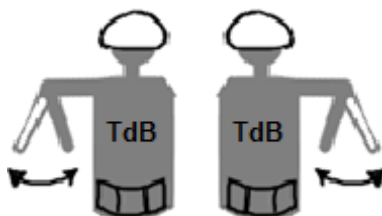
Semnalizarea opriri pe partea dreaptă

Palma trebuie orientată în spate, iar mâna trebuie să fie depărtată de corp și cât mai în spate.



Semnalizarea unei treceri de cale ferată

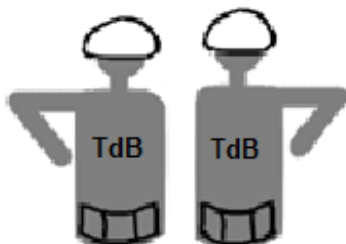
Utilizați orice braț. Ridicați mâna ca în poza de mai jos, cu palma orientată în spate și faceți o mișcare ca și când aveți mâna ruptă, o fluturare ușoară a antebrațului.





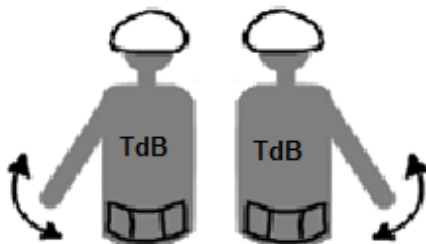
Schimbarea la trenă

Atunci când sunteți în fruntea unui grup de cicliști care se schimbă la trenă trebuie să semnalizați retragerea din fața grupului prin scoaterea în exterior a cotului, ca în imaginile de mai jos. Semnalizați intenția cu două sau trei secunde înainte de a vă retrage, pentru a lăsa timp persoanei din spate să se pregătească pentru „înfruntarea” cu vântul.



Semnalizarea unor denivelări, găuri sau resturi aruncate pe marginea drumului

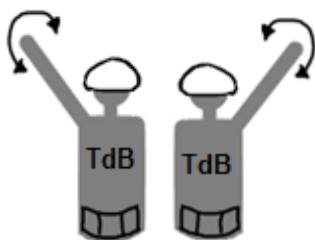
Mâna care se află poziționată pe partea de șosea în care sunt probleme se ridică ca în pozele de mai jos





Semnalizarea unui alt grup de bicicliști sau alergători care se deplasează pe aceeași direcție de mers sau sunt opriți pe marginea drumului

Mâna de pe direcția unde se află grupul care trebuie depășit se ridică așa cum se vede în imaginile de mai jos, cu palma orientată spre înainte.



Și pe șosea, dar mai ales în cazul în care participați la concursuri de mountain bike și vreți să depășiți un alt concurent, puteți să strigați „Atenție dreapta!” sau „Atenție stânga!” în funcție de partea pe care vreți să efectuați depășirea.

Skrenuti pažnju vozačima





VOZAČI I BICIKLISTI – KOLEGE U SAOBRAĆAJU!



Vožnja bicikla nije isto što i vožnja automobila: dok upravljamo vozilom moramo naravno da obratimo pažnju na druge učesnike u saobraćaju, ali osoba na biciku osim toga mora i da održi svoj bicikl u krhkoj ravnoteži, pazeći istovremeno i na nas i na rupe i pukotine u asfaltu, na šahtove, pesak, staklo... Moramo biti svesni da to povremeno može da bude veoma komplikovano, čak i da prevazilazi sposobnosti bicikliste.

Kad god smo blizu nekoga ko se kreće na dva točka, treba da imamo na umu mogućnost njegovog naglog skretanja, ili čak pada. Možda je ispred neka rupa koju mi ne vidimo, a koju će biciklista pokušati da zaobiđe, "zaboravivši" na nas ili nesvestan našeg prisustva? Može li se desiti da nogavica njegovih pantalona upadne u zupčanike baš u trenutku kada ga obilazimo? Možda je još neiskusni i možda ga naše vozilo vrlo nervoznim - dok se osvrće da vidi da li je siguran od nas, može li se desiti da padne? Može li se desiti da se otkače torba, knjiga ili





kapa sa glave... i biciklista će, iznenađen, izgubiti ravnotežu? Ili će se to desiti zbog psa koji evo izleće iz dvorišta i trči preko trotoara?

Zbog svega ovoga pri preticanju uvek treba ostaviti dosta mesta između Vašeg vozila i bicikliste. Nemojte se "lepiti" uz njega - to će ga ako ništa drugo uznemiriti, i može dovesti do toga da napravi neku tgrešku.

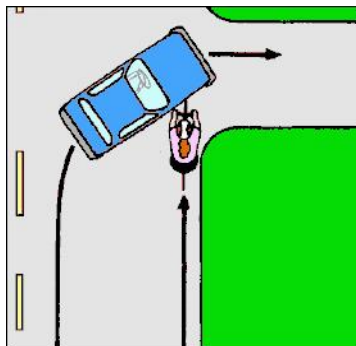
Biciklista nema metalni oklop, sigurnosni pojas ili airbag, da ga zaštiteu slučaju sudara: njegova jedina zaštita je naša pažnja! Zato mu treba uvek ostaviti dovoljno mesta za grešku. Pa i ako je napravi - ne ljutimo se, iako smo u pravu. Nije isto voziti automobili i bicikl pa zato molimo, imajte razumevanja za bicikliste - to može spastiti nečiji život!

Najčešće opasne situacije

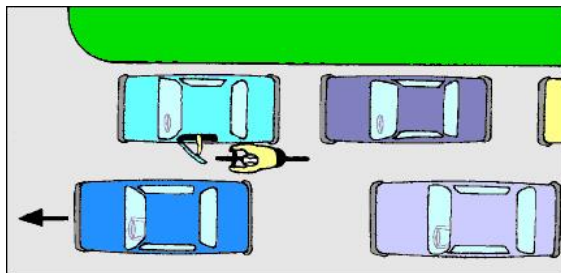
Ispod su primeri najčešćih slučajeva u koje nas mogu dovesti naše greške ili greške biciklista. Sve ih možemo lako izbeći - uz malo pažnje ili uz minimum strpljenja.



1. Statistike kažu da je ovo nažalost toliko uobičajeno da Vam preporučujemo: ne sumnjajte da se lako može desiti i Vama. Dešava se kad potcenimo brzinu bicikliste: pretekli smoga, i verujući da smo dovoljno daleko od njega, odmah skrećemo u bočnu ulicu. Ali ako smo pogrešno procenili njegovu brzinu, stvorili smo situaciju u kojoj on mora munjevito da zakoči - ili ćemo ga udariti bokom svog vozila. Rešenje je jednostavno: ako se nalazimo blizu bočne ulice u koju želimo da skrenemo a ispred nas je biciklista, usporimo i pustimo da on prvi prođe kroz raskrsnicu. U pitanju je nekoliko sekundi koji nam ništa ne znače, a mogu da spreče da se dan pretvori u ružnu priču.

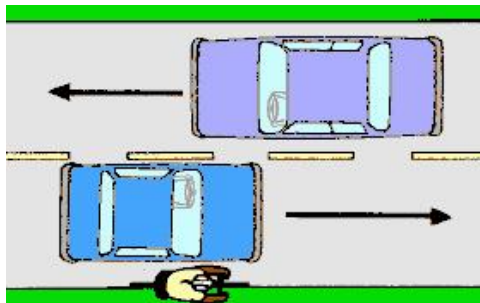


2. Druga tipična situacija: otvaranje vrata vozila ispred nosa bicikliste koji ništa ne sluti. Biciklisti često (posebno na semaforima) obilaze vozilo sa desne strane na kojoj ih ne očekujemo, ali takvo nepravilno ponašanje nije razlog da ih povredimo: kad god se spremamo da otvorimo vrata treba pažljivo da osmotrimo oba retrovizora i (ovo je bitno), da pri tome ne mislimo samo na druge kolege na četiri točka nego i na to da je neki dvotočkaš mogao da se "zalepi" uz stranu našeg vozila, ili čak u mrtvi ugao. Ako se suvozač sprema da napusti vozilo - moramo paziti i za njega.





3. Nikad ne treba prolaziti između bicikliste i vozila iz suprotnog smera: ako preticanje ne uspemo da obavimo ranije, usporimo i sačekajmo da drugo vozilo prođe. U pitanju je samo par sekundi a mnogo znači za bezbednost i spokojstvo bicikliste.



4. Bele saobraćajne linije na kolovozu po vlažnom vremenu postaju klizave i opasne za bicikliste. Pogotovo su neugodne široke linije kojima su iscrtani pešački prelazi.

5. Na mnogim ulicama i putevima desna ivica kolovoza je u lošem stanju (rupe ili zakrpe, rizla...) pa će biciklisti na takvim mestima morati da voze bliže sredini puta: pogledajmo bolje i pokušajmo da se stavimo u njihov položaj, pa će ono što nam izgleda kao drska vožnja izgledati drugačije.





6. Ako pored kolovoza vidite fizički odvojenu biciklističku stazu, pažnja: ako na sledećoj raskrsnici skrećete desno, preseći ćete tu stazu! Zaboravljanje na ovu jednostavnu činjenicu je razlog velikog broja nesreća.





Važno za bicikliste!

Iako biciklisti nisu obavezni da imaju vozačku dozvolu, radi veće bezbednosti u saobraćaju, oni moraju biti upoznati sa osnovnim pravilima koje da poštuju kada voze biciklo na javnim putevima

1. Biciklo mora biti opremljeno dobrim kočnicama, trubom i osvetljenjem i drugom fluorescentnom i vidljivom opremom, odnosno da sprema imau belo ili žuto svetlo, a pozadi crveno svetlo ili fluorescentni uređaj koji proizvodi svetlo crvene boje
2. Biciklistima je zabranjeno da uče vožnju bicikla na veoma prometnim putevima, da voze na pločniku, izuzev slučaja u kojima su trotuari predviđeni specijalnim paralelnim pistama namenjene vožnji bicikla i u slučajevima u kojima učestvuju na organizovanim sportskim takmičenjima.
3. Zabranjena je vožnja bicikla samo jednom rukom, a obe noge moraju biti na pedalama, zabranjeno je da se biciklisti drže ili uhvate za vozilo koje je u pokretu. Biciklistima se zabranjuje da ih šlepuje drugo vozilo ili da ih gura ili vuče osoba koja se nalazi u drugom vozilu u pokretu, zabranjeno im je da voze pod dejstvom alkohola, omamljivih supstanci ili pod dejstvom lekova sa sličnim dejstvom.
4. Biciklistima je zabranjeno da prevoze druge osobe izuzev deteta do sedme godina uzrasta, i to jedino ako je biciklo predviđeno specijalnom stolicom/opremom za prevoz dece, na prednjem delu bicikla ili ako je biciklo posebno osmišljeno za prevoz drugih osoba. Zabranjeno im je da u vožnji prelaze javne puteve na pešačkim prelazima i da voze na samo jednom točku.
5. Takođe, biciklistima se zabranjuje da voze na alejama u parkovima ili po javnim baštama, izuzev slučajevima u kojima ne ometaju promet pešaka, a moraju na sebi imati opremu koja svojim fluorescentnim elementima obezbeđuje vidljivost kada padne mrak ili kada je vidljivost, uopšte, mala.



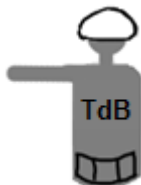
SIGNALIZACIJA – kada vozimo biciklo

Ovi se znakovi dele na dve veće kategorije. Prva obuhvata signalizaciju bicikliste u saobraćaju, a druga obuhvata vrstu signalizacije u okviru vožnje na takmičenjima, znakovi koji se poštuju i u takmičenjima profesionalaca.

SIGNALIZACIJA U SAOBRAĆAJU

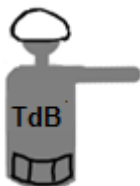


Promena smeru na levo:





Promena smeru na desno:



Ove dve signalizacije su osnovne i dobro poznate svim učesnicima u saobraćaju.

SIGNALIZACIJA U GRUPNOJ VOŽNJI BIKIKLA



Vrlo je bitno da znamo da signalizujemo nameru da se zaustavimo. U slučaju velikih brzina, nedostatak ove signalizacije može biti izuzetno opasna i može dovesti do poremaćaja i navale, naročito na putu sa gustim saobraćajem.

Signalizacija za zaustavljanje na levoj strani

Šaka da bude orjentisana straga, a ruka da bude što više udaljena od tela i što više unatrag.



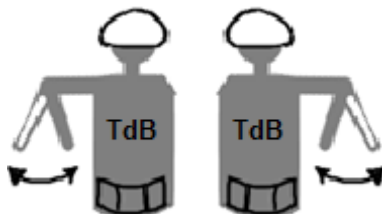
Signalizacija za zaustavljanje na desnoj strani

Šaka da bude orjentisana straga, a ruka da bude što više udaljena od tela i što više unatrag.



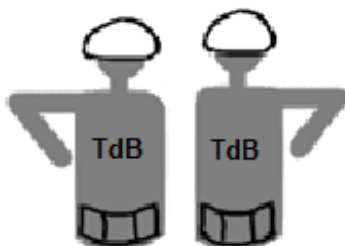
Signalizacija kod prelaza železničke pruge

Koristite bilo koju ruku. Podignite ruku kao što je pokazano u donjoj slici, sa šakom unazad, uradite pokret kao kad bi vam ruka bila slomljena, podlakticom.



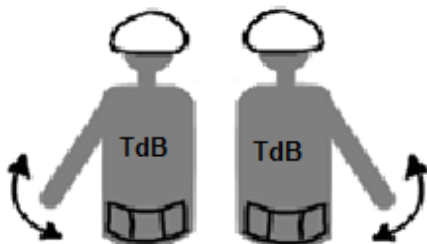
Promena mesta u grupnoj vožnji

Kada se nalazite na čelu grupe biciklista kojimenjaju mesta u grupi morate signalizirati povlačenje sa čela grupe tako što ćete isturiti lakat, kakao je prikazano skicama ispod teksta. Naznačite vašu nameru dve ili tri sekunde pre povlačenja, da biste osobi iza vas dali vremena da se pripremi za suočavanje sa vetrom.



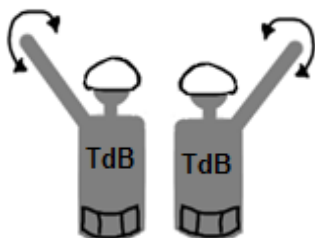
Signalizacija rupa, neravnina ili otpada na ivici puta

Podiže se ruka koja se nalazi na strani puta na kojoj suočeni problemi, kao u skicama ispod.



Signalizacija u slučaju da iz istog smera nailazi druga grupa biciklista ili trkača ili stacioniraju pokraj puta

Podiže se ruka u smeru grupe koju treba zaobići, kao u skicama, sa šakom ka napred.



Kako na cesti, tako i tada kada učestvujete na mountain bike takmičenjima i u situaciji ste da pretičete drugog takmičara, možete viknuti „Pažnja desno!” sau „Pažnja levo!” u zavisnosti sa koje strane nameravate obaviti preticanje.

Project title: Tour de Banat – eMS RORS 25
Material editor: Municipality of Jimbolia
Publishing date: November 2016

The content of this material does not necessarily represent the official position of the European Union.

In case of any complaints, contact:
romania-serbia@mdrap.ro

Titlul proiectului: Tour de Banat – eMS RORS 25
Editorul materialului: Orașul Jimbolia
Data publicării: Martie 2018

Conținutul acestui material nu reprezintă în mod necesar poziția oficială a Uniunii Europene.

Pentru eventuale sesizări, contactați:
romania-serbia@mdrap.ro

Ime projekta: Tour de Banat – eMS RORS 25
Urednik: Opština Jimbolia
Datum objavljivanja: Mart 2018

Sadržaj ovog materijala ne predstavlja zvanični stav Evropske unije.

U slučaju pritužbi, kontaktirajte nas slanjem e-maila na adresu:
romania-serbia@mdrap.ro

Име пројекта: Тоур де Банат еМС РОРС 25
Уредник: Општина Јимболиа
Датум објављивања: Март 2018

Садржај овог материјала не представља званични став Европске уније.

У случају притужби, контактирајте нас слањем е-маила на адресу:
romania-serbia@mdrap.ro



Text: Cyclo Group

March 2018

Cooperation beyond borders.

Interreg-IPA Cross-border Cooperation Romania-Serbia Programme is financed by the European Union under the Instrument for Pre-accession Assistance (IPA II) and co-financed by the partner states in the Programme.

Cooperare dincolo de frontiere.

Programul INTERREG IPA de Cooperare Transfrontalieră Romania-Serbia este finanțat de Uniunea Europeană prin Instrumentul de Asistență pentru Preaderare (IPA II) și cofinanțat de statele partenere în program.

Saradnja preko granica!

INTEREG IPA Program prekogranične saradnje Rumunija – Srbija je finansiran od strane Evropske unije u okviru instrumenta za pretpristupnu pomoć (IPA II) i sufinansiran od strane država učesnica programa.

Сарадња преко граница!

ИНТЕРЕГ ИПА Програм прекограничне сарадње Румунија – Србија је финансиран од стране Европске уније у оквиру инструмента за претприступну помоћ (ИПА II) и суфинансиран од стране држава учесница програма.

www.romania-serbia.net